Deutscher Bundestag **Drucksache 18/8491**

18. Wahlperiode 18.05.2016

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Dr. Konstantin von Notz, Matthias Gastel, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 18/8308 –

Geplante Feste Fehmarnbeltquerung

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Länder Dänemark und Deutschland beabsichtigen Planungen zum Bau eines Tunnels, der zwischen den Inseln Fehmarn auf deutscher Seite und Lolland auf dänischer Seite verlaufen soll. Einen konkreten Baubeginn des Tunnels gibt es jedoch weiterhin und auch auf absehbare Zeit nicht. Im Rahmen der Diskussion um den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 ist unklar, welche Hinterlandanbindungen realisiert werden sollen und mit welchen möglichen Auswirkungen für die Bürger, die Umwelt und für den Bundeshaushalt zu rechnen ist.

Für die Anbindung auf deutscher Seite wurden lange Zeit Kosten in Höhe von 840 Mio. Euro eingerechnet. Allein die Eisenbahnanbindung soll nun laut Entwurf für den BVWP 2030 mit 1,5 Mrd. Euro zu Buche schlagen. Hinzu kämen noch Kosten für den Ausbau des Straßenzulaufs inkl. eines möglichen Brückenneubaus für Straße und Schiene (Ersatz Fehmarnsundbrücke). Auch eine Tunneltrassierung ist im Gespräch. Die durch den Bundesrechnungshof im Jahr 2015 auf 2,2 Mrd. Euro geschätzten Gesamtkosten für die Anbindung könnten dann noch weiter ansteigen.

1. In welchem jeweiligen Planungsstadium befinden sich die Hinterlandanbindungen des geplanten Projekts Feste Fehmarnbeltquerung, und wann rechnet die Bundesregierung mit den jeweiligen Planfeststellungsbeschlüssen (bitte nach Verkehrsträger planabschnittsweise und unter Angabe der jeweiligen Kosten aufschlüsseln und Zeitpunkte – Datum – für die angestrebten Planfeststellungsbeschlüsse benennen)?

Die Vorplanung zur Schienenhinterlandanbindung zur festen Fehmarnbeltquerung ist abgeschlossen. Derzeit erfolgt die Entwurfsplanung. Nach Angaben der DB Netz AG werden die Planfeststellungsverfahren abschnittsweise ab 2017 eingeleitet. Genauere abschnittsweise Angaben sind aufgrund des frühen Planungsstandes nicht möglich.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 13. Mai 2016 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Für den gesamten vierstreifigen Ausbau der B 207 zwischen Heiligenhafen Ost und Puttgarden (mit Ausnahme der Fehmarnsundbrücke) erging am 31. August 2015 der Planfeststellungsbeschluss. Der Beschluss wurde beklagt. Als Kosten für diese Maßnahme wurden 109,4 Mio. Euro ermittelt.

Für die Fehmarnsundbrücke wurde eine Variantenstudie „Verstärkung oder Ersatz bzw. Erstellung eines Ergänzungsbauwerks“ erstellt. Im Ergebnis ist für Straße und Schiene ein Ersatzneubau vorzusehen. Die Vorplanung hat begonnen. Es werden mehrere Bauwerks- und Linienvarianten untersucht. Für den vierstreifigen Neubau in Form einer Fehmarnsundbrücke im Zuge der B 207 wurden Kosten in Höhe von 140 Mio. Euro geschätzt.

2. Von welchen Gesamtkosten für die Hinterlandanbindungen des geplanten Projekts Feste Fehmarnbeltquerung geht die Bundesregierung aktuell aus (bitte getrennt nach Verkehrsträger Straße und Schiene aufführen)?

3. Welche Teilprojekte oder Auflagen (Neubau Fehmarnsundquerung, alternative Trassenführungen, Lärmschutzmaßnahmen, ökologische Ausgleichmaßnahmen etc.) sind darin enthalten, und welche Bestandteile oder Auflagen sind darin aus welchen Gründen noch nicht enthalten?

Die Fragen 2 und 3 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Schiene:

Die DB Netz AG schätzt auf der Grundlage der nach Abschluss der Vorplanung vorgesehenen Trassenführung, die die Ergebnisse des Raumordnungsverfahrens berücksichtigt, die Gesamtkosten auf ca. 1,5 Mrd. Euro (ohne Fehmarnsundquerung). Die Planung erfolgt auf der Grundlage der derzeit geltenden Regularien und dem Stand der Technik.

Straße:

Die Gesamtkosten der Hinterlandanbindung Straße, die vom Bund zu tragen sind, werden auf rund 250 Mio. Euro geschätzt. Darin sind alle Teilprojekte der Hinterlandanbindung Straße enthalten.

4. Wie hoch sind bezogen auf die Gesamtkosten für die Hinterlandanbindungen die jeweiligen Kosten pro Kilometer (bitte getrennt nach Verkehrsträger aufführen)?

Schiene:

Auf Grundlage der Gesamtkosten von ca. 1,5 Mrd. Euro ergeben sich nach Angaben der DB Netz AG für den beplanten Streckenabschnitt (88 km) durchschnittliche Kosten pro Kilometer in Höhe von ca. 17,1 Mio. Euro.

Straße:

Ca. 12 Mio. Euro/km inkl. Fehmarnsundbrücke.

5. Von welchen Kosten für die Hinterlandanbindungen ging die Bundesregierung noch im Jahr 2015 aus, und von welchen Kosten für die Hinterlandanbindungen geht die Bundesregierung im Rahmen des BVWP 2030 aus?

Schiene:

Die bisherigen und zukünftigen Kostenangaben zur Schienenhinterlandanbindung beziehen sich auf den aktuellen Planungsstand des Vorhabenträgers DB Netz AG zum jeweiligen Preisstand. Dabei werden die geschätzten Bau- und Planungskosten sowie die mit hoher Eintrittswahrscheinlichkeit auftretenden Risiken addiert.

Bei der durch einen unabhängigen Gutachter durchgeführten BVWP-Kostenermittlung wurde von pauschalen Risiken und Planungskosten bezogen auf die Baukosten ausgegangen. In der umwelt- und naturschutzfachlichen Beurteilung des Projekt-Informationssystems zum BVWP Entwurf wird darauf hingewiesen, dass in nachfolgenden Planungsstufen der Verlauf der Trasse noch geändert werden kann. Dieser Planungsprozess kann weitere Kostenabweichungen nach sich ziehen.

Straße:

Die Kostenschätzung für den Verkehrsträger Straße hat sich in den Jahren 2015 zu 2016 (BVWP 2030) nicht geändert.

6. a) Wann wurde die für die für den BVWP-Entwurf 2030 verwendete Kostenschätzung für die Hinterlandanbindungen (Schiene, Straße) erstellt?

   b) Wieso wurde für die gesamtwirtschaftliche Bewertung der Preisstand 2012 gewählt?

Die Fragen 6a und 6b werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Kostenschätzung für die ABS/NBS Hamburg – Lübeck – Puttgarden (Schienenhinterlandanbindung FBQ) (Projektnummer im neuen BVWP: 2-011-V01) wurde 2015 durchgeführt. Die Kostenschätzung zur Straßen-Hinterlandanbindung stammt aus der Planfeststellungsunterlage und wurde mit Beschluss vom 31. August 2015 bestätigt. Die Kostenschätzung zur Straßenbrücke über den Fehmarnsund stammt aus der Variantenstudie aus dem Jahr 2014.

Die Investitionskosten aller Projekte im neuen BVWP sind einheitlich auf dem Preisstand 2015 angegeben. Für die gesamtwirtschaftliche Bewertung wurde für alle Projekte der Preisstand 2012 gewählt, weil die Modernisierung der Bewertungsmethodik mit Aktualisierungen der Nutzenkomponenten, die für die Ermittlung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses benötigt werden, bereits im Vorfeld der Aufstellung des neuen BVWP auf dem Preisstand 2012 erfolgt sind. Es hätte auch ein anderer Preisstand gewählt werden können, auf das Nutzen-Kosten-Verhältnis hätte das keinen Einfluss.

7. Auf welcher Basis hat die Bundesregierung die Kosten im Zuge des BVWP 2030 aktualisiert, und welche Maßnahmen sind darin enthalten (bitte nach Verkehrsträgern aufschlüsseln)?

Schiene:

Die Kosten für die Schienenwegeaus- und -neubauprojekte wurden durch einen externen Gutachter auf der Grundlage des aktuellen Kostenkennwertekatalogs der DB Netz AG geschätzt.

Bezogen auf das BVWP-Projekt 2-011-V01 ABS/NBS Hamburg – Lübeck – Puttgarden (Hinterlandanbindung FBQ) beinhalten die Projektkosten die auf Seite 168/169 im BVWP-Entwurf sowie im Dossier des Projektinformationssystem (PRINS) unter www.bvwp-projekte.de/schiene/2-011-V01/2-011-V01.html aufgeführten Maßnahmen.

Straße:

In Bezug auf die Kosten wird auf die Antworten zu den Fragen 1 und 6 verwiesen.

8. Welche darüber hinausgehenden Maßnahmen sind für die Hinterlandanbindungen der geplanten Festen Fehmarnbeltquerung aus Sicht der Bundesregierung nötig, und welche weiteren Kosten würden dadurch nach bisherigen Schätzungen entstehen (bitte nach Verkehrsträgern aufschlüsseln)?

Nach dem Bau der Festen Fehmarnbeltquerung sowie des BVWP-Projekts 2-011-V01 ABS/NBS Hamburg – Lübeck – Puttgarden (Hinterlandanbindung FBQ) ist mit einem Engpass im Bereich Hamburg – Ahrensburg zu rechnen. Daher sind im Potenziellen Bedarf des neuen BVWP die Projekte 2-044-V01 ABS Hamburg – Ahrensburg und 2-036-V01 ABS Lübeck – Schwerin / Büchen – Lüneburg enthalten. Diese Maßnahmen werden derzeit untersucht. Angaben zu den Kosten sind noch nicht möglich.

Straßenseitig sind keine weiteren Maßnahmen geplant.

9. Von wie vielen Fahrzeugen geht die Bundesregierung auf der Strecke Lübeck-Puttgarden-Rödby aus (bitte die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke für PKW und LKW tabellarisch streckenabschnittsweise angeben)?

Zurzeit liegt die Verkehrsbelastung im Bereich von Heiligenhafen bei rd. 13 000 Kfz/24h und nimmt bis zum Autobahndreieck (AD) Bad Schwartau auf bis rd. 41 000 Kfz/24h kontinuierlich zu (SVZ 2010), dabei jeweils rd. 1 500 bis 2 000 Lkw/24h.

Die Projektprognose für die FBQ lässt für 2030 rd. 12 000 Kfz/24h erwarten, davon rd. 1 800 Lkw/24h.

10. Von wie vielen Zügen insgesamt geht die Bundesregierung auf der Strecke Hamburg-Puttgarden aus (bitte abschnittsweise für Personen- und Güterverkehr getrennt ausgewiesen tabellarisch darstellen)?

Im Dossier des BVWP-Projekts 2-011-V01 ABS/NBS Hamburg – Lübeck – Puttgarden (Hinterlandanbindung FBQ) im Projektinformationssystem (PRINS) sind die Zugzahlen sowie deren Änderungen unter www.bvwp-projekte.de/schiene/2-011-V01/2-011-V01.html für den Schienenpersonenfernverkehr und den Schienengüterverkehr aufgeführt. Hinzu kommen Nahverkehrszüge:

- Hamburg – Ahrensburg: 184
- Ahrensburg – Bargteheide: 138
- Bargteheide – Bad Oldesloe: 120
- Bad Oldesloe – Lübeck: 80
- Lübeck – Fehmarn-Burg: 38
- Fehmarn-Burg – Nykobing: 16.

Diese Zahlen, insbesondere die des Schienengüterverkehrs, können sich erhöhen, wenn der im Bereich Hamburg – Ahrensburg erwartete Engpass (siehe Antwort zu Frage 8) durch die Projekte des Potenziellen Bedarfs des neuen BVWP 2-044-V01 ABS Hamburg – Ahrensburg und/oder 2-036-V01 ABS Lübeck – Schwerin/Büchen – Lüneburg aufgelöst werden kann.

11. a) Rechnet die Bundesregierung insgesamt nach Eröffnung der Festen Fehmarnbeltquerung mit mehr Verkehr Richtung Dänemark?

b) Wenn nein, warum nicht?

c) Wenn ja, um wie viele zusätzliche Fahrzeuge (PKW, LKW, Züge)?

d) Wenn ja, bis wann aus welchen Gründen, und mit welchen verkehrlichen Auswirkungen auf die bestehende Jütland-Fünen-Route sowie mit welchen verkehrlichen Auswirkungen auf den bestehenden Fährverkehr auf der sog. Vogelfluglinie?

Schiene:

Zu Frage 11 wird für den Schienenverkehr auf die Antwort zu Frage 10 sowie auf das Dossier des Projektinformationssystem (PRINS) unter www.bvwp-projekte.de/schiene/2-011-V01/2-011-V01.html verwiesen. Das sog. Umklappen von Verkehren von der Jütland-Route auf die Fehmarnbeltquerung betrifft nur den Schienengüterverkehr, der erhebliche Betriebskosteneinsparungen durch die Verkürzung der Strecke zu verzeichnen hat. Die Bedienung im Schienenpersonenfernverkehr ändert sich nicht. Aber selbstverständlich ergibt sich auch hier eine erhebliche Reisezeitverkürzung zwischen Hamburg und Kopenhagen.

Straße:

Die Projektprognose 2030 der Planfeststellung zur FBQ weist 10 321 Pkw/24h und 1 837 Lkw/24h aus.

12. Aus welcher Prognose stammt die Zahl von 48 zusätzliche Güterzügen pro Tag, wie sie im Projektinformationssystem PRINS der Bundesregierung angegeben wird (www.bvwp-projekte.de/schiene/2-011-V01/2-011-V01.html)?

Der neue BVWP fußt auf der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 vom 11. Juni 2014.

13. Aus welchen Gründen wurde das Projekt der Eisenbahn-Hinterlandanbindung von Puttgarden-Lübeck auf Puttgarden-Hamburg verlängert, und welches Nutzen-Kosten-Verhältnis liegt der Bundesregierung für den Abschnitt Puttgarden-Lübeck vor?

Wie aus der Maßnahmenbeschreibung des BVWP-Projekts 2-011-V01 ABS/NBS Hamburg – Lübeck – Puttgarden (Hinterlandanbindung FBQ; siehe Seite 168/169 im BVWP-Entwurf sowie Projektinformationssystem – PRINS – unter

www.bvwp-projekte.de/schiene/2-011-V01/2-011-V01.html) hervorgeht, umfasst das Projekt auch die Verlängerung der Überholungsgleise Hamburg-Wandsbek – Puttgarden auf 850 m Nutzlänge. Ein Nutzen-Kosten-Verhältnis wurde nur für das Gesamtprojekt ermittelt.

14. Welche Neutrassierungen beabsichtigt die Bundesregierung im Zuge der Hinterlandanbindungen für die geplante Feste Fehmarnbeltquerung (bitte Abschnitte tabellarisch nach Verkehrsträger getrennt aufführen)?

Schiene:

In folgenden Abschnitten ist in der Planung des Vorhabenträgers DB AG eine Neutrassierung vorgesehen:

- Umfahrung Ratekau
- Umfahrung Timmendorfer Strand, Scharbeutz, Haffkrug, Sierksdorf, Neustadt i.H.
- Umfahrung Beschendorf, Lensahn
- Umfahrung Oldenburg i.H.
- Umfahrung Großenbode.

Straße:

Im Zuge der Hinterlandanbindung Straße sind lediglich die direkte Anbindung an den Fehmarnbelttunnel im Bereich Puttgarden und der Bereich der Fehmarnsundquerung neu zu trassieren. Die B 207 wird im Bestand vierstreifig ausgebaut.

15. Bis wann beabsichtigt die Bundesregierung, eine Aussage über einen möglichen Ersatz der Fehmarnsundbrücke treffen zu können, und bis wann werden entsprechende Planungen abgeschlossen sein?

Die Vorplanung für die Fehmarnsundquerung hat gerade erst begonnen. Eine Aussage über einen möglichen Ersatz der Fehmarnsundbrücke kann erst nach Abschluss der Vorplanung voraussichtlich Ende 2018 getroffen werden.

16. a) In welcher Höhe finden sich die Kosten des Eisenbahnanteils in einer zu ersetzende Fehmarnsundbrücke in den Gesamtkosten für die Eisenbahnstrecke der Hinterlandanbindung wieder?

b) Falls nicht, aus welchen Gründen werden die Kosten für eine zu ersetzende Fehmarnsundbrücke nicht zu den bewertungsrelevanten Kosten für die Eisenbahnstrecke der Hinterlandanbindung gezählt?

c) In welcher Höhe und auf welcher Grundlage werden die Kosten für eine zu ersetzende Fehmarnsundbrücke zu den bewertungsrelevanten Kosten für die Straßen-Hinterlandanbindung gezählt?

d) Werden die Kosten für eine zu ersetzende Fehmarnsundbrücke zu einem späteren Zeitpunkt zu den bewertungsrelevanten Kosten gezählt, und inwieweit beeinflusst dies nach Auffassung der Bundesregierung die Realisierung des Projekts Hinterlandanbindung Schiene?

Für die Untersuchung des BVWP-Projekts 2-011-V01 ABS/NBS Hamburg – Lübeck – Puttgarden (Schienenhinterlandanbindung FBQ) wurde festgelegt, dass die Fehmarnsundquerung zweigleisig erfolgt, weil dies verkehrlich erforderlich ist. Da die Ausgestaltung der Maßnahme erst in den folgenden Planungsstufen

erfolgt, wurde für die Bewertung die Annahme getroffen, dass die eingleisige Fehmarnsundbrücke durch einen zweigleisigen Neubau ersetzt wird. Hierfür wurden Kosten in Höhe von 120 Mio. Euro geschätzt. Diese Kosten sind in den Gesamtprojektkosten des BVWP-Projektes in Höhe von 1 517,9 Mio. Euro enthalten.

Die Straßen-Hinterlandanbindung wurde im Entwurf des BVWP 2030 fest disponiert und deshalb nicht einer neuen Bewertung unterzogen.

In Bezug auf die Kosten wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

17. a) Entsteht nach Auffassung der Bundesregierung durch die Abwicklung der zukünftigen Eisenbahnverkehre Richtung Dänemark im Knoten Hamburg ein (neuer) Engpass?

b) Wenn ja, welche Maßnahmen wären zusätzlich zum Projekt Hinterlandanbindung Schiene notwendig, und mit welchen dadurch verbundenen Kosten ist zu rechnen?

c) Wenn nein, wieso nicht?

Die Fragen 17a bis 17c werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antwort zu Frage 8 verwiesen.

18. a) Hatte das Ergebnis der Bewertung der Umweltbetroffenheit der Hinterlandanbindung Fehmarnbeltquerung (FBQ), bei der eine hohe Umweltbetroffenheit festgestellt wurde, Auswirkungen auf die Dringlichkeitseinstufung für den Entwurf des neuen BVWP?

b) Wenn ja, welche?

c) Wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 18a bis 18c werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Ja, Projekte mit hoher Umweltbetroffenheit wurden grundsätzlich nicht in den Vordringlichen Bedarf-Engpassbeseitigung (VB-E) aufgenommen.

19. Welche konkreten Auswirkungen erwartet die Bundesregierung auf die dem Natura-2000-Netzwerk zugehörigen Schutzgebiete entlang der geplanten Ausbau- und Neubaustrecke Hamburg – Lübeck – Puttgarden (bitte nach einzelnen Schutzgebieten aufschlüsseln und Auswirkungen benennen)?

Es wird auf die Aussagen im Kapitel „1.8 Umwelt- und Naturschutzfachliche Beurteilung (Modul B)“ im Projektinformationssystem (PRINS) unter www.bvwp-projekte.de/schiene/2-011-V01/2-011-V01.html verwiesen.

20. a) Inwiefern tragen die als „hoch“ eingestufte „erhebliche Beeinträchtigung von Natura 2000-Gebieten“, die als „hoch“ eingestufte Zerschneidung von unzerschnittenen Großräumen und Lebensraumachsen/-korridoren (BfN-Lebensraumnetzwerke), die als „hoch“ eingestufte „Zerschneidung Unzerschnittener verkehrsarmer Räume“, die als „hoch“ eingestufte Inanspruchnahme bzw. Beeinträchtigung von Vorrangflächen des (Kultur-)Landschaftsschutzes und die als „hoch“ eingestufte Inanspruchnahme von unzerschnittenen Kernräumen (UFR 250) zu dem übergeordneten Ziel des BVWP „Begrenzung der Inanspruchnahme von Natur und Landschaft“ bei?

b) Wurden sinnvolle Alternativen zu der geplanten Hinterlandanbindung geprüft, um die Inanspruchnahme von Natur und Landschaft zu begrenzen?

Wenn ja, welche, und mit welchem Ergebnis?

Wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 20a und 20b werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Ziel der Begrenzung der Inanspruchnahme von Natur und Landschaft ist eines von mehreren Zielen des neuen BVWP. Die Reduzierung der Betroffenheit von Schienenlärm, die Verlagerung von Verkehren auf umweltfreundliche Verkehrsträger, die Beseitigung von Engpässen im Schienennetz, die Beschleunigung des Schienenverkehrs sind Beispiele für weitere Ziele des neuen BVWP, die alle gegeneinander abgewogen werden müssen.

Der Projektzuschnitt ist das Ergebnis einer abgeschlossenen Vorplanung einschließlich des Raumordnungsverfahrens, in denen mehrere Alternativen ausführlich geprüft wurden.

21. a) Zu welchem Zeitpunkt wurde zuletzt eine FFH-Verträglichkeitsprüfung (FFH: Fauna-Flora-Habitat) durchgeführt, und mit welchem Ergebnis?

Im Rahmen des Raumordnungsverfahrens für die Schienenanbindung FBQ wurde ein Sondergutachten Natura 2000 erstellt. Der Ergebnisbericht ist in die landesplanerische Beurteilung eingegangen.

22. Wie wird die Bundesregierung ausschließen, dass das beim Bau anfallende Baggergut nicht im Natura 2000 Gebiet Fehmarnbelt (Nr. DE 1332-301) verklappt wird, was nach der vorliegenden Schutzgebietsverordnung für das Gebiet verboten wäre?

23. a) Wie und wann wird die FFH-Verträglichkeitsprüfung, wie in § 5 des Entwurfs der Schutzgebietsverordnung gefordert, durchgeführt?

b) Wird die Bundesregierung diese zum gegebenen Zeitpunkt im Falle konkreterer Planungen wiederholen?

Wenn ja, wann?

Wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 22 und 23 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Einhaltung umweltrechtlicher Vorschriften wird in Planfeststellungsverfahren geprüft. Dies gilt auch für den Bau der Hinterlandanbindung. Die Bundesregierung ist nicht Vorhabenträger, weshalb sie keine FFH-Verträglichkeitsprüfung durchführt.

Gleiches gilt für den Bau der Festen Fehmarnbeltquerung. Hier hat der Vorhabenträger die Art der Baggerung und Verbringung des Baggerguts derart gewählt, dass eine Verklappung im Natura-2000-Gebiet Fehmarnbelt nicht erfolgt; entsprechend ist gemäß der durchgeführten FFH-Verträglichkeitsprüfung eine erhebliche Beeinträchtigung daher ausgeschlossen.

24. a) Welche Kostenrisiken für den Bundeshaushalt enthält der Staatsvertrag zur geplanten Festen Fehmarnbeltquerung nach Auffassung der Bundesregierung (vgl. Berichte Bundesrechnungshof aus April 2009 – Bundesrechnungshof, Bericht an den Rechnungsprüfungsausschuss des Haushaltsausschusses des Deutschen Bundestages nach § 88 Absatz 2 der Bundeshaushaltsordnung über die Feste Verbindung über den Fehmarnbelt mit Hinterlandanbindung vom 30. April 2009 – sowie aus März 2015 www.ndr.de/nachrichten/schleswig-holstein/FBQ-Bundesrechnungshof-will-Neuverhandlung,fehmarnbeltquerung158.html)?

b) Inwieweit sind diese Kosten Bestandteil der im Rahmen des BVWP prognostizierten Gesamtkosten?

Die Schienenhinterlandanbindung zur festen Fehmarnbeltquerung ist im aktuellen Bedarfsplan zum Ausbau der Bundesschienenwege enthalten. Die Neubewertung im Zuge der Aufstellung des BVWP 2030 bestätigt die Wirtschaftlichkeit der Maßnahme. Die Kostenschätzungen zur Schienen- wie auch Straßen-Hinterlandanbindung gemäß Staatsvertrag zur geplanten Festen Fehmarnbeltquerung sind sehr aktuell. Im Rahmen der weiteren Planung können sich diese Kosten ggf. ändern.

25. Inwiefern rechnet die Bundesregierung mit weiteren Kostensteigerungen und welche Kostensteigerungen der Hinterlandanbindungen würden es aus Sicht der Bundesregierung notwendig machen, dass die Vertragsstaaten gemäß des Staatsvertrages zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich Dänemark „die Lage aufs Neue erörtern“ (www.bmvi.de//cae/servlet/contentblob/34652/publicationFile/3775/staatsvertrag-zwischen-deutschland-und-daenemark-vom-03-09-08.pdf)?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 4 bis 6 auf Bundestagsdrucksache 18/7778 verwiesen.



Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333